

**Objectif à atteindre à moyen terme (jusqu'à 2014) : des collèges fonctionnels et adaptés aux besoins**

- Evaluation des expériences et démarrage progressif des généralisations pertinentes (en fonction des résultats obtenus et de la volonté des partenaires (Etat, Région))

**Objectifs à atteindre à long terme (jusqu'à 2017)**

- Tendre à l'aboutissement de la programmation des Collèges : démarrage de tous les travaux de restructuration au plus tard en 2017, sous réserve des capacités de financement de la collectivité (achèvement prévu en 2019)
- TIC intégrées dans les équipements

**Repères pour une évaluation**

▪ Exemples d'indicateurs de suivi

- Nombre de collégiens
- Etapes de mise en œuvre de la programmation des collèges
- Evolution de la répartition des collégiens sur le territoire départemental
- Nombre et type d'expériences TIC
- Coût fonctionnement (viabilisation) / élève
- Nombre de collèges en démarche Agenda 21
- Nombre de collèges ouverts sur l'extérieur

▪ Exemples d'indicateurs de résultat

- Utilisation optimale des capacités des collèges
- Stabilité du coût de fonctionnement (viabilisation) / élève / collègue
- Augmentation du nombre de collèges dans une démarche d'Agenda 21
- Augmentation des ouvertures des collèges sur l'extérieur
- Consommation d'énergie : -10 % en 2014
- Réduction du poids carbone : -10% en 2014

**A39 - Optimiser les transports scolaires**

La loi d'orientation sur les transports intérieurs (LOTI) du 30 décembre 1982 a conféré aux Départements la fonction d'Autorité Organisatrice de Transports (AOT) sur le territoire départemental. La loi du 12 juillet 1999 relative au renforcement et à la simplification de la coopération intercommunale a ensuite confié aux communautés d'agglomération la compétence transport sur leur périmètre d'intervention.

Dès l'exercice de sa compétence transports, le Département du Doubs, outre leur organisation, a fait le double choix, non imposé par les textes, de mettre lui-même en œuvre les circuits de transport scolaire et de rendre l'accès gratuit à ces circuits pour les enfants bénéficiant de la qualité d'ayants droit y compris ceux amenés à se déplacer par d'autres modes de transport collectif que les circuits scolaires de la collectivité.

Parallèlement, lorsqu'aucun circuit de transport n'existe ou lorsque les familles ont à assumer une partie du transport, ce principe se traduit par le versement d'une indemnité aux familles.

## A39.O1 - Affirmer le service public départemental de transport scolaire

L'actuel règlement départemental des transports est élaboré de façon à garantir l'accès à la scolarité des élèves, renforcé par le principe de gratuité du transport. Il décrit le fonctionnement des circuits de transport scolaire comme suit : « *Les services de transport scolaire sont mis en place sur la base d'un aller et retour par jour. Un retour à la mi-journée peut être assuré, à titre exceptionnel, si aucune possibilité d'accueillir les élèves pendant l'heure du déjeuner n'existe à proximité du lieu de scolarisation* ».

Ce principe a été confirmé par l'assemblée départementale le 19 juin 2007 lors de l'approbation du rapport d'orientation relatif à la révision du règlement départemental des transports.

### ▪ **Application du règlement départemental**

Le règlement départemental des transports constitue le document de référence fixant les grandes orientations du Conseil général en matière de transports scolaires, dans la mesure où il détermine les règles notamment en matière de définition de la qualité d'ayant-droit et des conditions d'organisation du réseau.

C'est pourquoi le Département continuera de l'appliquer en conciliant les exigences :

- de facilitation de l'accès des élèves aux établissements d'enseignement,
- d'équité de traitement des situations,
- d'optimisation de la dépense.

### ▪ **Volonté de maintenir la gratuité**

Dans le cadre des orientations du règlement départemental des transports est réaffirmé le principe de la gratuité sur la base d'un aller-retour par jour quel que soit le mode de transport collectif (car ou train), ce qui implique également pour les familles ne pouvant bénéficier d'un circuit, le principe du droit à l'indemnisation.

Il s'agit là d'un effort considérable de la collectivité départementale (seule une trentaine de départements a fait ce choix) traduisant un engagement fort en termes d'équilibre entre les territoires et de garantie d'un accès facilité aux établissements scolaires.

### ▪ **Transport des enfants en situation de handicap et scolarisés en classes spécialisées**

Le Conseil général réaffirme son engagement pris dans « Doubs 2010 » d'aller au-delà de ses obligations légales, en assurant de manière volontariste le transport non seulement des élèves en situation de handicap, mais aussi des élèves scolarisés en classes spécialisées telles que les CLasses d'Intégration Scolaire (CLIS), Unités Pédagogiques d'Intégration (UPI) et les Sections d'Enseignement Général et Professionnel Adapté (SEGPA) des collèges.

En 2009, plus de 300 élèves bénéficient de cette prise en charge avec le développement de circuits spécifiques, permettant de substituer dès que l'état de santé de l'enfant le permet, au transport individuel un transport groupé dans de bonnes conditions de confort et de sécurité tout en recherchant l'optimisation du réseau.

## A39.O2 - Adapter et rationaliser les transports scolaires

### ▪ **Prise en compte de l'évolution du besoin de transport méridien (phase d'adaptation par étapes)**

Ces dernières années, nombre de communes ou structures intercommunales ont développé, pour les élèves de primaire et de maternelle, des projets de cantines scolaires afin de répondre à une demande forte de leur population résidente et maintenir une attractivité résidentielle, que ce soit par création ou par extension d'une cantine existante. Les services de transport scolaire méridiens n'ont pas tous été systématiquement modifiés en conséquence.

L'objectif recherché est de rendre progressivement homogène l'ensemble des situations locales afin de garantir une équité entre les territoires.

Ainsi, le Département continuera d'assurer dans le cadre du principe de gratuité existant, dès lors qu'il est nécessaire, le transport scolaire entre le ou les établissements scolaires et le lieu de restauration scolaire. En affirmation du principe de solidarité avec les collectivités, il incitera par ailleurs les communes ou leurs groupements, à la création de cantines sur leur territoire quand elles n'existent pas en soutenant financièrement l'investissement à réaliser pour ces constructions.

Enfin, en fonction des décisions locales, le doublement du transport vers la cantine par un transport vers les résidences pourra être maintenu (existence ou absence de cantine). Dans ce cas, le Conseil général assurera ce transport dès lors que la commune ou le groupement de communes prend en charge de manière forfaitaire et progressive le coût de ce transport.

### ▪ **Desserte maximale assurée pour deux établissements scolaires (collèges, écoles ou lycées) un public et un privé sous contrat, les plus proches du domicile de la famille**

Dans le cadre de la maîtrise des dépenses de fonctionnement, il apparaît plus que jamais indispensable et ce, d'autant plus avec la suppression de la sectorisation des collèges à l'échéance de septembre 2010, d'affirmer le principe que le Conseil général prend à sa charge financièrement le transport des collégiens, des écoliers et lycéens dans un établissement d'enseignement, le plus proche du domicile de la famille, au choix entre un établissement public et un établissement privé sous contrat.

### ▪ **Susciter des propositions de mode de déplacement innovantes dans un objectif de réduction du poids carbone**

Cet objectif sera poursuivi dans le cadre du renouvellement des marchés de transport scolaire (Pontarlier en 2009 et Montbéliard en 2010), l'optimisation du réseau permet de transporter plus d'élèves en faisant moins de kilomètres (rationalisation des circuits et des points d'arrêt, usage de véhicules d'une plus grande capacité) ainsi que le recours à des véhicules émettant le moins possible de rejets polluants (normes Euro 4 et Euro 5). Le renouvellement en 2008 des circuits de Besançon a permis d'ores et déjà d'atteindre cet objectif.

Par ailleurs, le transport en train (achat de titres à la SNCF par le Département) permet pour plus de 1 200 élèves (essentiellement des lycéens) de ne pas utiliser le bus.

### **Objectifs à atteindre à court terme (2010-2012)**

- Mise en œuvre du plan « double circuit méridien / évolution » : fin 2010, travail de concertation avec les communes à finaliser
- Aide à la création de cantines par les communes ou groupements de communes non dotés de cantine avec un soutien à l'investissement du Conseil général
- Renforcement de l'information des familles, notamment en cas de grève ou de graves intempéries par le biais des nouvelles technologies de l'information et de la communication
- Poursuite de la rationalisation des circuits scolaires en intégrant la maîtrise des coûts et la réduction de 20% du poids carbone par rapport à la situation 2008
- Remise à niveau des conventions avec les autres AOT (CAGB et CAPM)
- Lisibilité du service rendu par le Conseil général : identification des coûts de transports des élèves par commune pour communication aux communes
- Incitation plus forte des communes à rendre les points d'arrêt sécurisés, et ce à leur charge

### **Objectifs à atteindre à moyen terme (jusqu'à 2014)**

- Poursuite du renforcement de l'information des familles par le biais des nouvelles technologies de l'information et de la communication
- En septembre 2013 : prise en charge par toutes les communes ou leurs groupements du surplus du coût du double transport méridien vers le lieu de résidence sur une base forfaitaire, en complément de la prise en charge par le Conseil général du coût du transport méridien de l'établissement scolaire à la cantine
- Aide à la création de cantines par les communes ou groupements de communes non dotés de cantine avec un soutien à l'investissement du Conseil général
- Expérimentation de nouvelles formes de transports scolaires
- Développement de la billetterie dans les cars
- Mise en œuvre des mesures facilitant l'accessibilité des véhicules (échéance 2015)

### **Objectifs à atteindre à long terme (jusqu'à 2017)**

- Aide à la création de cantines par les communes ou groupements de communes non dotés de cantine avec un soutien à l'investissement du Conseil général
- Réduction de – 30% du poids carbone des transports scolaires / 2008 (année du début de renouvellement des marchés de transport scolaire)

### **Repères pour une évaluation**

- Exemples d'indicateurs de suivi
  - Nombre d'enfants transportés
  - Nombre d'enfants acheminés par transport spécifique
  - Nombre de km parcourus
  - Evolution du coût de l'énergie
- Exemples d'indicateurs de résultat
  - Diminution du poids carbone des transports scolaires
  - Qualité de service : respect des horaires, envoi de la carte transport